



“Non ha senso parlarne, ci sono ben altre priorità”

L'INTERVISTA

Gianni Armani (Anas)



» DANIELE MARTINI

La Salerno-Reggio va finita, ma al risparmio. E la manutenzione della rete stradale esistente e il completamento delle opere lasciate a metà vengono prima del Ponte sullo Stretto”, dice al *Fatto Quotidiano* il nuovo presidente dell'Anas, Gianni Armani, in questa intervista in cui, per la prima volta, spiega il suo programma.

Che pensa del ritorno del Ponte?

L'Anas è il principale azionista della società del progetto del Ponte, ma come dice il ministro Delrio, ci sono altre priorità. Dopo la Salerno-Reggio, è naturale si pensi al collegamento con Palermo. Però non ha senso parlare del Ponte senza un'adeguata analisi costi-benefici, alla quale siamo pronti a contribuire.

Dopo le mille promesse dei suoi predecessori sulla Salerno-Reggio, a che punto sono i lavori?

È quasi finita, ma è inutile intestardirsi a costruire per forza i costosi tratti progettati su un tracciato alternativo. È più ragionevole ri-

mettere a posto il vecchio tracciato risparmiando più della metà dei quasi 3 miliardi previsti.

Lei è ad e presidente da quattro mesi. Come ha trovato l'Anas?

Molte strade sono in pessimo stato e ho trovato un'azienda frastornata dove comandava il principio di deresponsabilizzazione. Sto cercando di farla ripartire.

La soluzione è la privatizzazione?

Non credo. Non capisco perché per fare le

La Legge Obiettivo ha generato contenzioso per 13 miliardi con tutte le imprese.

La progettazione deve tornare a noi

tri, non c'è garanzia che quei soldi continueranno a finanziare Cdp.

Però oggi il mercato chiede tassi di interesse bassi.

È una situazione quasi irripetibile. Perdere il controllo su una infrastruttura non solo sociale ma anche finanziaria come Poste è un errore strategico che potrebbe diventare pericoloso.

Così si potevano vendere invece delle Poste?

Per ricavare 3-4 miliardi dalle Poste si poteva scorporare una parte del patrimonio immobiliare. O pagare un dividendo straordinario usando le plusvalenze del portafoglio

titoli. Se da quei 4 miliardi dipendesse la sopravvivenza del Paese, me ne farei una ragione. Ma lo Stato poteva avere quelle risorse da Poste senza svendere l'azienda.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

cose per bene lo Stato debba privatizzare, l'Anas è un patrimonio importante, vale 22 miliardi di euro e può svolgere bene la sua missione.

Con quali soldi, se lo Stato non ne ha più?

Lo Stato trasferisce ogni anno all'Anas 2 miliardi. Io propongo che smetta e l'Anas diventi finanziariamente autonoma.

Con un colpo di bacchetta magica?

Con una tariffa sulla benzina.

Pagata da chi?

Dagli automobilisti: 7 centesimi per ogni litro. In parallelo i petrolieri pagherebbero

meno accise, 40 centesimi contro i 47 attuali.

È una sua pensata o ne ha parlato con il governo?





L'ho concordata prima di accettare l'incarico all'Anas e dovrebbe finire nella prossima legge di Stabilità.

Le sembra giusto che a pagare siano sempre gli automobilisti?

Sì, sono loro che usano le strade. Così come i cittadini pagano l'acqua e la luce, soprattutto per pagare le reti che le trasportano.

Ma metta che io automobilista sia costretto a viaggiare su strade indecenti, poi devo pagare di più la benzina e i miei soldi vengono utilizzati per costruire l'ennesima strada inutile che resta a metà, ma magari è nel cuore di qualche politico. Devo battere le mani?

Cose del genere non devono più succedere, l'autonomia finanziaria dovrebbe permettermi di programmare senza chiedere ai politici. Non si possono più fare errori come con la Maglie-Santa Maria di Leuca che passa sopra numerose discariche e costa 400 milioni. Per impedire abusi, intendo riportare la progettazione dentro l'Anas.

Con la Legge Obiettivo tuttora in vigore che dà tutto il potere alle imprese di costruzione non le pare un po' difficile?

La Legge Obiettivo ha sbloccato alcune opere, ma bisogna tornare a una progettazione seria fatta in Anas. Non si possono affidare lavori sulla base di un progetto preliminare che è poco più di una striscia di inchiostro su un pezzo di carta, lasciando che siano le imprese e i direttori dei lavori a fare come vogliono. Questo sistema ha generato un contenzioso enorme - 13 miliardi di euro - praticamente con tutte le imprese di costruzione.

Quanto avete in cassa per affrontare questa situazione?

..... Appena 200 milioni di euro. C'è un problema serio di certificazione del bilancio che sto affrontando con l'Avvocatura dello Stato, la Corte dei conti e l'Anticorruzione. In cassa ci sono anche 11 miliardi di fondi garantiti dallo Stato per opere non completate e alcune di esse non si faranno più.

L'Anas non fa più la manutenzio-

ne.

Dobbiamo tornare a farla bene e ovunque. Intendo assumere mille cantonieri in 2/3 anni, oggi sono 1840 su un organico di circa 6 mila dipendenti. Serviranno per gestire anche le molte strade che le Regioni stanno ridando all'Anas dopo averle ricevute ai tempi del **federalismo** stradale. Ci sono trattative con Piemonte, Lazio, Liguria, Friuli...

© RIPRODUZIONE RISERVATA